

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 15

**Artikel:** Hipp's Absteller  
**Autor:** S.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-5735>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 03.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Was die zweite Einwendung anbelangt, so widerspricht sie sich selbst. Bei der neuen Schiene hat sie zwar Berechtigung, die abgenützte Schiene aber müsste ohnehin stärker in der Breite werden, wenn sie die frühere Tragfähigkeit wieder erlangen sollte, nur in dieser Beziehung ist es rationeller, ihr auch etwas mehr Breite zu gewähren.

Daraus folgt, dass unsere Schienenform mit dem unten breiteren Kopfe, eine sehr zweckmässige und berechtigte ist und den Vortheil hat, dass sie sich gut walzen lässt.

Da diese Kopfform von der bisher üblichen wenig abweicht, ist deren unbedingte Einführung bei grossen Radien und zweckmässig construirten Bandagenprofilen weniger nöthig als bei Bahnen mit engen Curven, also bei Secundärbahnen.

In jedem speciellen Falle lässt sich auch nach dem oben Gesagten leicht untersuchen, ob eine solche Verbesserung von Vortheil wäre oder nicht.

\* \* \*

### Hipp's Absteller

für grössere und insbesondere kleinere Industrien mit Wasser-, Dampf- oder anderen Motoren.

Die gebräuchlichsten Einrichtungen sind die Vorgelege (renvois), welche in der Regel durch einen Riemen mit der Welle des Haupttriebes verbunden sind, in der Art, dass eine Leerlaufrolle (poulie folle) entweder auf der Hauptrolle sitzt, in welchem Falle der Riemen ebenfalls stille steht; oder gebräuchlicher auf der Vorgelegewelle, in welchem Falle der Riemen mitläuft.

Bei Maschinen, die selten stille stehen, lässt sich kaum eine bessere Einrichtung denken: Der Anlauf ist sanft und die Welle des Vorgelegs mit zwei Lagern ist schon darum gar oft unerlässlich, wenn die Maschinen ziemlich entfernt von der Hauptrolle stehen. Unangenehm bleibt immerhin, dass, auch wenn die Maschine nicht gebraucht wird, dennoch in den Leerlaufrollen Reibung stattfindet und Oel gegeben werden muss, wenn man nicht vorzieht, den Riemen ganz abzuwerfen, was immer Zeit in Anspruch nimmt, und bei der Wiederaufnahme manchmal mit Gefahr verknüpft ist.

Die Vorrichtung, die bei kleinen Maschinen sehr gute Dienste leistet, die *Mitnehmer*, hat denselben Fehler, dass wenn die Maschine nicht in Gebrauch ist, der stille stehende Theil doch Oel braucht, weil die Welle in denselben läuft. Ausserdem ist der plötzliche Anfang und der Schlag, der beim Mitnehmen entsteht, sehr unangenehm und schädlich. Durch Anwendung eines *Conus* statt des *Mitnehmers*, vermeidet man den schädlichen Schlag; aber die Reibung auf der Welle bleibt bei Nichtgebrauch der Maschine.

Eine Methode, welche darin besteht, den Riemen anzuspinnen oder abzuspannen, um das Werkzeug ein- oder auszuschalten, geht vortrefflich. Doch lässt sich diese Einrichtung nicht überall gut anbringen; man hat zwar während des Stillstandes des Werkzeuges keinerlei Bewegung und daher auch keinerlei Ausgabe für Oel, dagegen ist in den Spannrollen ein Element eingeführt, das unnützer Weise mitlaufen muss.

Alle diese Uebelstände haben Herrn Hipp veranlasst, Mittel und Wege zur Vermeidung derselben aufzufinden und es ist ihm dies in sehr befriedigender Weise gelungen.

In der Hipp'schen Fabrik sind circa 80 kleinere Maschinen, Drehbänke, Stanzen, Schneidemaschinen etc., von welchen immer bloss ein Theil in Thätigkeit ist, während die andern oft Stunden und Tage lang abgestellt sind, aber stets müssen alle bereit sein, in Gebrauch zu treten. Die Abstellvorrichtung, die er seit längerer Zeit verwendet, besteht wesentlich in Folgendem:

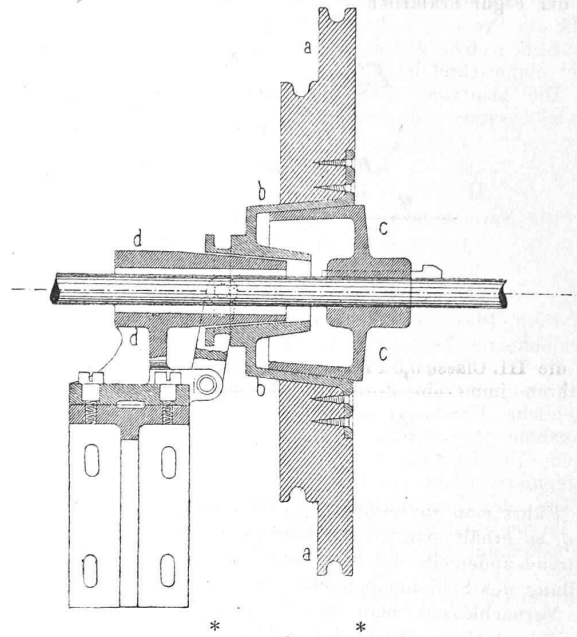
Der Schnur- oder Riemenlauf *a* ist auf einem eisernen Hohlconus *b* befestigt. Vermittelst eines um die an einem Lager festen Axe *i* drehbaren Hebels, kann der Hohlconus vorwärts und rückwärts geschoben werden und ist dann entweder auf den Conus *c* oder *d* aufgeschoben.

Der Conus *c* ist mit der Welle fest verbunden, der Conus *d* ist am Lager befestigt. Je nachdem also der Hohlconus auf *c* oder *d* aufliegt, geht der Schnurlauf mit, oder er ist in Ruhe. Man sieht leicht ein, dass für diese Anordnung weder Reibung

vorhanden ist, noch ein Oelverbrauch stattfindet.

Es hat sich diese Einrichtung so gut bewährt, dass Herr Hipp nach und nach sämtliche Absteller seiner Fabrik nach obigem System einrichten lässt.

### Hipp's Absteller.



### Die Schweizerische Eisenbahnfrage.

Von H. Dietler, Nationalrath.

(Fortsetzung.)

Eine Eisenbahnconcession ist nach ihrem Inhalt in der Hauptsache eine technische Urkunde. Leider haben bei deren Feststellung wenig technisch oder fachmännisch gebildete Personen mitgewirkt.

Die meisten schweizerischen Eisenbahnconcessionen sind desshalb auch ohne Rücksicht, ja sogar ohne Verständniss der Lebensbedingungen der Unternehmung, für welche sie bestimmt waren, abgefasst worden. Wir waren vor nicht langer Zeit im Falle, für ein an sich lebensfähiges Project in erster Linie Revision und Abänderung der Concession anrathen zu müssen, weil darin Bestimmungen enthalten waren, welche eine gedeihliche Gestaltung des Verkehrsmittels nach den vorhandenen Verhältnissen nicht gestatteten, welche sogar im Widerspruch standen mit der Leistungsfähigkeit der in Aussicht genommenen Maschinen u. a. m. Den älteren Concessionen hat das nächstliegende Muster, welches abgeschrieben wurde, als Vorlage gedient, und wenn etwas doch passt, so ist es dem blossen Zufall zu verdanken, welcher das richtige Vorbild copiren liess. Den neueren Concessionen dient nun die sogenannte Normalconcession als Grundlage. Auch hier hat der Zufall seinen Antheil. Es liegt eine gewisse Ironie darin, dass gerade eine Eisenbahn, welche bis jetzt nicht zu Stande kommen konnte, weil ihre Alimentationsaussichten zu spärlich sind, welche den Character einer Secundärbahn mit etwas Touristenverkehr hat, von der Bundesversammlung gewählt wurde, um die weitgehendsten Anforderungen an das Eisenbahnwesen, an eine grössere Personen- und Güterbahn zu formuliren und so die Schablone zu bilden, welche gerade für den ersten Fall, auf den sie angewendet werden soll, sicherlich nicht passt.

Das Eisenbahndepartement hat dann die schwierige Aufgabe, auch solche unpassende Bestimmungen, deren Beseitigung das Richtige wäre, mit der Strenge des Gesetzes in Vollziehung zu setzen.

Wir würden neben der Normalconcession für Hauptbahnen, als welche das bestehende Schema zu betrachten ist, eine solche für Secundärbahnen parallel stellen.

Dieselbe hätte zu enthalten:

Einspurige Bahnanlage, einfache Bahn- und Stationsanlagen, verminderte Anforderung an die Geschwindigkeit der Züge. Auf den Hauptbahnen sind Schnellzüge, Trennung des Personen- und Güterverkehrs angezeigt; auf den kurzen Seitenlinien kann,